



Redogörelse av programsamråd

Program för Granithöjden

Hur programsamrådet har genomförts

Ett samråd för programmet har genomförts 1 juli – 7 september 2025. Under samrådstiden har förslaget funnits tillgängligt på Strömstads kommuncenter i stadshuset, på stadsbiblioteket och på kommunens webbsida.

Berörda myndigheter och sakägare enligt upprättad fastighetsförteckning har fått information om programförslaget och givits möjlighet att lämna synpunkter.

Informationsmöte

Ett informationsmöte om förslaget hölls på Bojarskolan den 28 augusti 2025. Cirka 45 personer deltog på mötet. De synpunkter som framfördes under mötet berörde huvudsakligen frågor om trafik: bland annat risk för köer vid Oslovägen och räddningstjänsten, ökat buller för dem som bor närmast infarten till området och att Annedalsvägen borde göras om till en kommunalt förvaltd gata.

Inkomna synpunkter

De synpunkter som har kommit in under programsamrådet återges i denna redogörelse och besvaras. Synpunkterna återges antingen i sin helhet eller sammanfattat. Svaren i redogörelsen har förankrats med ansvariga politiker i planarbetets styrgrupp som har haft tillgång till alla inkomna synpunkter i sin helhet.

En inkommen synpunkt är en allmän handling och kan redovisas tillsammans med uppgifter om avsändarens namn, adress och fastighetsbeteckning enligt Strömstads kommuns personuppgiftspolicy.

Statliga myndigheter

1. Länsstyrelsen	2025-09-04
2. Lantmäteriet	2025-08-15
3. Trafikverket	2025-08-25
4. Statens Geotekniska Institut (SGI)	2025-08-27

Inkom

Företag, föreningar och organisationer

5. Ellevio	2025-09-01
6. Skanova	2025-07-02
7. Vattenfall	2025-08-22
8. Västtrafik	2025-09-05
9. Centerpartiet	2025-09-03
10. Miljöpartiet	2025-09-08
11. Strömstads pastorat	2025-09-06

Sakägare

12. Sakägare 1	2025-09-05
13. Sakägare 2	2025-09-06
14. Sakägare 3	2025-08-18
15. Sakägare 4	2025-09-05
16. Sakägare 5	2025-09-05
17. Sakägare 6	2025-08-24
18. Sakägare 7	2025-08-11
19. Gemensamhetsanläggning 1	2025-09-05
20. Gemensamhetsanläggning 2	2025-08-29

Övriga yttranden

21. Privatperson 1	2025-08-28
22. Privatperson 2	2025-09-08

Sammanfattning

Inkomna synpunkter berör huvudsakligen frågor om trafik och vägar. Flera av de som har yttrat sig är oroliga för den påverkan som trafiken från den föreslagna infartsvägen och cirkulationen kan innebära för dem och vill att den placeras någon annan stans. Flera parter kopplade till Annedalsvägen har också framfört att de vill att denna väg ska ändras till kommunalt huvudmannaskap, vilket det inte görs i programförslaget.

1. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen har tagit fram ett planprogram för att utreda förutsättningarna för den planerade exploateringen.

Utifrån nuvarande underlag bedömer Länsstyrelsen att kommunen, för att säkerställa kommande detaljplaners förenlighet med 11 kap. 10 § Plan- och bygglagen (PBL), behöver tillgodose synpunkter gällande:

- Människors hälsa och säkerhet
- Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten
- Riksintressen

Motiv för bedömningen

Människors hälsa och säkerhet

Geoteknik

Länsstyrelsen hänvisar till Statens Geotekniska Institutets yttrande i sin helhet. SGI och Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att en geoteknisk utredning behöver tas fram för att kunna säkerställa markstabiliteten för planerad markanvändning. Vid framtagandet av underlaget behöver platspecifika utredningar tas fram som även tar hänsyn till områden i direkt anslutning till planområdet som kan påverka riskbilden.

Buller

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen tänker ta fram en bullerutredning, och vill betona vikten av att säkerställa en acceptabel bullernivå för de nya bostäderna och för skolgården.

Skyfall

Inom planarbetet har en skyfallsanalys gjorts som visar påverkan inom och nedströms programområdet vid ett skyfall. Länsstyrelsen är positivt till att kommunen har tittat på skyfallsfrågan ur ett övergripande perspektiv. I de kommande detaljplanerna behöver kommunen studera skyfallsfrågan mer detaljerat och ta fram förslag för placering och dimensionering av dammar, magasin och andra dagvattenåtgärder inom området. Även framkomligheten till planområdet behöver beskrivas och vid behov säkerställas.

Förorenad mark

I planprogrammet saknas en motivering till varför kommunen bedömer att det inte finns några risker kopplat till markföroreningar. I undersökningen om betydande miljöpåverkan har kommunen angett att det inte funnits några verksamheter i området. Det är dock inte bara verksamheter som kan orsaka föroreningar – det kan till exempel ha skett hantering av massor med ett ursprung som medför risk för föroreningar. Kommunen behöver redogöra för om någon sådan masshantering har skett och i ett sådant fall beskriva hur de ska hanteras.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Inför kommande detaljplan/er är det viktigt att det i plankarta antingen avsätts yta för alla anläggningar eller planbestämmelser som bekräftar att åtgärderna genomförs. Det kommer vara viktigt att både fördröja men även rena dagvattnet inom planområdet. Rening krävs av framför allt fosfor, för vilken urban markanvändning är utpekad att ha en betydande påverkan på möjligheten att nå god status till mååret 2027.

I dagvattenutredningen redovisas det att halterna av både fosfor och kväve kommer att öka från nuläget trots rening, men fortfarande vara under Göteborgs stads riktvärden. Då fosfor ligger nära klassgränsen God och Måttlig (VISS) finns det därmed risk för otillåten försämring. Även kväve bedöms vara nära klassgräns och reningen av kväve bör även där ses över för att det inte ska ske en otillåten försämring. Att öka utsläppen av både fosfor och kväve är därför mindre lämpligt, även om halterna skulle hålla sig under Göteborgs stads riktlinjer. Att planområdet ansluts till kommunalt avlopp är även en förutsättning för att planen ska följa MKN, då även enskilda avlopp är utpekade som en risk för sänkt status för totalfosfor.

Dagvattenutredningen bör även inkludera en beräkning av mängden föroreningar, inte bara halter. Kommunen behöver också på ett tydligare sätt redovisa sin bedömning kring varför planområdet anses följa MKN för vattenförekomsten. Kommunen behöver göra en bedömning av planområdets påverkan på gällande statusklassning, på relevant kvalitetsfaktornivå, och planens möjlighet att följa uppsatt miljö kvalitetsnorm till mååret 2027.

I de kommande planhandlingarna behöver kommunen även visa att det finns kapacitet för den planerade exploateringen både i spillvattennätet och avloppsreningsverket. Länsstyrelsen vill även uppmärksamma kommunen på att nya pumpstationer och anslutning av nya områden behöver anmälas till tillsynsmyndigheten för spillvattennätet och avloppsreningsverket (i detta fall Länsstyrelsens miljöavdelning).

Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintresse 4 kap MB Obruten kust och utgörs av cirka 50 hektar mark varav merparten är höglänta hållmarker. Exploateringen kommer belasta landskapsbilden, hur mycket är beroende på bebyggelsens disposition och utformning. Illustrationsplanen i programförslaget ger en viss bild av detta.

Strömstad tätort är till många delar bebyggelse inom höjdområden på grund av landskapets topografi. Utveckling av nya bostäder blir därmed också i denna typ av lägen. Målbilden bör dock vara att i möjligaste mån anpassa detaljplaneringen så att exploateringen i största möjliga utsträckning underordnar sig större strukturer i landskap och terräng, t ex att spara ut explicita höjdtoppar/-plataer.

I den fortsatta planeringen behöver kommunen identifiera viktiga betraktelsepunkter och vyer inom tätorten, från vilka man kan bedöma graden av exploateringens visuella påverkan på landskapsbilden och därmed anpassning. Det är viktigt att ta fram visualiseringar av planförslagen i detaljplaneskedet. Visualiseringar är ett bra verktyg för både analysen av hur de olika byggnadstyper de planerar uppföra lämpligast placeras i förhållande till landskapsbild och som underlag för den miljökonsekvensbeskrivning som ska tas fram.

Området omfattas även av 4 kap MB Rörligt friluftsliv vilket innebär att det rörliga friluftslivet ska värnas. Kommunen behöver beskriva hur förslaget ej medför påtaglig skada på riksintresset.

Råd enligt PBL och MB

Förhållande till gällande översiktsplan

Kommunen hänvisar till Fördjupad översiktsplan Strömstad – Skee, laga kraft 2025-04-24. Länsstyrelsen kan konstatera att förslaget har stöd i den fördjupade översiktsplanen.

Artskydd

I planprogrammet finns en inventering som visar livsmiljöer för sandödla och hasselsnok och hur man avser att skydda dessa. Det behövs också en detaljkartering av övervintringsplatser och reproduktionsplatser för arterna för att möjliggöra vidtagande av skyddsåtgärder i samband med eventuell exploatering av området.

En fågelinventering bör utföras i området. Alla fågelarter är fridlysta och arterna måste uppmärksammas på ett sätt som gör det möjligt att utreda om deras populationer kan minska i området som en följd av programmets genomförande. Även en groddjursinventering bör göras för att se om de har livsmiljöer för reproduktion i området.

Trafik

Länsstyrelsen hänvisar till Trafikverkets yttrande, daterat 2025-08-25, i sin helhet. Trafikverket anser att kommunen behöver ta fram en kompletterande trafikutredning till planprogrammet som beskriver den kommande trafikallsträngen mer utförligt och hur exploateringen kan komma att påverka kapaciteten på det statliga vägnätet. Trafikutredningen bör även identifiera påverkan på närliggande korsningar samt om finns andra korsningspunkter i närområdet som behöver studeras närmare. Trafikutredningen bör utgå från Trafikverkets basprognos och prognosticerade trafikflöden år 2045.

Trafikverket vill informera om att dagvattnet ska hanteras inom fastighetens gränser och får inte belasta den statliga infrastrukturen. Trafikverkets diken, trummor och andra anläggningar är enbart till för vägens avvattning, och Trafikverket tar normalt sett inte emot vatten från andra verksamheter. Inget tillkommande vatten från planområdet får tillföras Trafikverkets trummor eller diken jämfört med befintliga förhållanden.

Övrigt

Totalförsvaret

Kommunen bör i planprogrammet beskriva hur totalförsvarets intressen kan vägas in i planprogrammet. MSB:s vägledning *Totalförsvarets intressen i samhällsplanering* kan vara ett lämpligt stöd i detta arbete.

Grön infrastruktur och ekosystemtjänster

Länsstyrelsen ser positivt på att säkerställa spridningsmöjligheter för arter genom området men vill väcka frågan om det är möjligt att göra kompensationsåtgärder för förluster av naturvärden och områden värdefulla för det rörliga friluftslivet.

Markavvattning

Ändringar i befintliga dikessystem, så som breddning, fördjupning eller ändring av dess lägen, kan innebära att det blir fråga om markavvattning. Anläggande av nya diken kan innebära att det blir fråga om vattenverksamhet, eller i vissa fall markavvattning beroende på syftet med dikningen. Kommunen bör se över vilka åtgärder som kan komma att vara markavvattning eller vattenverksamhet. Markavvattning är förbjudet och tillståndspliktigt. Dispens och tillstånd behövs för att få utföra markavvattning. Vattenverksamheter är som utgångspunkt tillstånds- eller anmälningspliktiga.

Fornlämningar

Inom området finns inga kända forn- eller kulturlämningar. En arkeologisk utredning är motiverad för att avgöra förekomst av okända lämningar.

Barnperspektivet

Länsstyrelsen ser potential i att ha ett mer utvecklat resonemang om barnperspektivet. En barnkonsekvensanalys kan tas fram i det fortsatta detaljplanarbetet. Länsstyrelsen vill också framhålla vikten av att analysen inte enbart beskriver förutsättningarna, utan även resulterar i konkreta åtgärder som bidrar till att området utvecklas utifrån barns bästa.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att genomförandet av förslaget kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. Länsstyrelsen delar kommunens redovisning för avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning. Det är dock önskvärt att även beakta miljö kvalitetsnormer för vatten samt buller och vibrationer för eventuella sprängningar inom ramen av miljökonsekvensbeskrivningen.

Kommentar: Kommunen noterar Länsstyrelsens information och synpunkter. I programskedet är många frågor generellt beskrivna och ska redovisas mer utförligt i det fortsatta planarbetet. I nuläget pågår arbete med att ta fram fördjupade utredningar för dagvatten (med beskrivning skyfallshantering och av konsekvenserna på miljö kvalitetsnormer), geoteknik, naturvärden, trafikallsträng och buller.

Rörande Länsstyrelsens kommentar om förorenad mark är marken i planområdet orörd naturmark och någon hantering av eventuellt förorenade massor har inte heller skett.

I samrådet ska konsekvenserna av planförslaget på landskapsbilden beskrivas och illustreras. Kommunens målsättning är att förslaget ska smälta in i stadens och landskapets siluett och har utifrån detta placerat den högsta bebyggelsen i mitten av området bort från höjdområdenas kanter.

2. Lantmäteriet

För att få en snabb väg från planarbetets start fram till färdig byggnation är det viktigt att utreda om det finns samfälligheter eller andra fastighetsgränser som inte framgår av digitala registerkartan och om övriga gränser är osäkra inom planområdet. Genom att utreda, göra gränsutvisning och mäta in befintliga gränspunkter kan osäkra gränser identifieras tidigt i planprocessen. För gränser som därefter fortfarande är osäkra kan kommunen då ansöka om fastighetsbestämning och därmed ha möjlighet att få ett tydligt och klart underlag innan detaljplanen får laga kraft.

Ett antal fastighetsgränser inom planområdet är inlagda i den digitala registerkartan med mycket god lägesosäkerhet (0,025 och 0,03 meter), men denna lägesosäkerhet kan vara missvisande. Det är möjligt att dessa fastighetsgränser inte har kontrollmätts av kommunen. Lantmäteriet uppmanar kommunen att vara extra uppmärksam vid planläggning av områden där dessa mått förekommer.

Lantmäteriet noterar också att det i planprogrammet inte finns något angivet om det ska vara kommunalt eller enskilt huvudmannaskap som ska gälla för den kommande detaljplanen. Lantmäteriet påverkan på hur planen ska genomföras.

Kommentar: Kommunen ska se över kvaliteten på fastighetsgränserna i området enligt Lantmäteriets rekommendation. Huvudmannaskapet i området är avsett att vara kommunalt och detta ska anges i samrådet.

3. Trafikverket

Planprogrammet föreslås ansluta till den kommunala Ringvägen i väster. Ringvägen förbinds med väg 176 i sydlig riktning och med väg 1034 i nordlig riktning, för vilka Trafikverket är väghållare för. Väg 176 ingår i funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter samt för dagliga och långväga personresor. Väg 176 är även utpekad transportled för farligt gods och fungerar som omledningsväg för E6.

Enligt vägutredningen uppskattas trafikströmmen till ca 3000 fordonsrörelser/dygn, vilket indikerar att områdets tillskott av fordonsrörelser kan få en påverkan på Trafikverkets infrastruktur. Trafikverket tog år 2019 fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Oslovägsrondellen, som den kommunala Ringvägen och väg 176 sammanstrålar i.

Vid Oslovägsrondellen uppstår köer som tidvis når ända ut på E6, vilket är ett stort problem ur framkomlighet- och trafiksäkerhetssynpunkt. I åtgärdsvalsstudien togs ett antal alternativa lösningar fram för att förbättra trafiksituationen och några av åtgärderna är nu genomförda.

Trafikverket anser dock att kommunen behöver ta fram en kompletterande trafikutredning till planprogrammet som beskriver den kommande trafikströmmen mer utförligt och hur exploateringen kan komma att påverka kapaciteten på det statliga vägnätet. Trafikutredningen bör även identifiera påverkan på närliggande korsningar samt om finns andra korsningspunkter i närområdet som behöver studeras närmare. Trafikutredningen bör utgå från Trafikverkets basprognos och prognosticerade trafikflöden år 2045.

Trafikverket vill också informera om att dagvatten ska hanteras inom fastighetens gränser och får inte belasta den statliga infrastrukturen. Trafikverkets diken, trummor och andra anläggningar är enbart till för vägens avvattning, och Trafikverket tar normalt sett inte emot vatten från andra verksamheter. Inget tillkommande vatten från planområdet får tillföras Trafikverkets trummor eller diken jämfört med befintliga förhållanden.

Kommentar: En trafikutredning som visar konsekvenserna på det omgivande trafiknätet ska tas fram enligt Trafikverkets synpunkt. Vad kommunen erfar beror en stor del av köerna dock på problem inne på parkeringarna för handelsområdena kring Oslovägen, vilket till en stor del är utanför kommunens möjlighet att styra. Kommunen arbetar med en dialog med butiksinnehavarna och fastighetsägarna i detta område för att hjälpa till att förbättra trafikflödet.

4. SGI

Inget geotekniskt eller bergtekniskt underlag har tagits fram till programförslaget. I förslaget anges att man i den fortsatta planprocessen sannolikt kommer att behöva utreda geotekniska och bergtekniska förutsättningar.

SGI vill poängtera att platsspecifika geotekniska och bergtekniska utredningar behöver utföras vid kommande detaljplanering där även områden i direkt anslutning till planområdet som kan påverka och/eller påverkas av planens genomförande ingår. Befintliga risker samt risker som kan uppstå med hänsyn till de förhållanden som planen medger behöver tas upp i utredningen. Geotekniska undersökningar ska utföras av geotekniskt sakkunnig och bergtekniska utredningar ska utföras av bergtekniskt sakkunnig.

Kommentar: Inget geotekniskt underlag har tagits fram till programförslaget eftersom det inte är tillräckligt detaljerat för att kunna beskriva förslagets konsekvenser. De geotekniska och bergtekniska utredningar som behövs till planprocessen ska tas fram till samrådet för planförslaget.

5. Ellevio

Ellevio har markförlagt lokalnät 0,4 och 11 kV med områdeskoncession i och i anslutning till planområdet, som försörjer befintlig bebyggelse med el. För utbyggnaden i programområdet kommer Ellevio etablera nytt markförlagt lokalnät med ledningar och nätstationer för att försörja tillkommande byggnader och verksamheter.

Ellevio ser elförsörjningen som en viktig del i en hållbar samhällsutveckling. För att elförsörjningen ska vara hållbar och driftsäker över tid behöver elförsörjning för konsumtion och produktion skyddas och säkras i samhällsplaneringen. För framtida detaljplanearbete är det viktigt att Ellevio kontaktas i tidigt skede för att kunna planera för god elförsörjning och säkerställa plats och placering av ledningar och nätstationer.

Vi arbetar ständigt med att förstärka och förnya vårt elnät. Det är viktigt att vi tillsammans med kommunen som helhet (organisation och invånare), har ett bra samarbete för att bidra till en positiv utveckling av elnätet och samhället.

Kommentar: Kommunen noterar Ellevios synpunkt och ska säkerställa att företaget involveras i utformningen av området så tidigt som möjligt.

6. Skanova

Skanova har inget att erinra mot förslaget.

7. Vattenfall

Vattenfall har inget att erinra mot förslaget.

8. Västtrafik

För att tillgodose de regionala målen om en ökad andel hållbara resor behöver planeringen av nya områden göras utifrån principer som dels skapar tillgänglighet utan att öka behov av rörlighet och som underlättar hållbar mobilitet och hållbara resval. På det sättet kan tillkommande bebyggelse stödja snarare än försvåra möjligheten att nå de regionala målen. Några tankar som vi vill skicka med från Västtrafiks sida för att öka möjligheten för en högre marknadsandel för hållbara resor i det tillkommande området Granithöjden är dessa principer:

- Se befintliga kollektivtrafikstråk som en viktig förutsättning för planeringen. Planera utifrån att det ska vara enkelt att ta sig till hållplatserna i stråket. Utgå inte ifrån att kollektivtrafiken kan göra avstickare från stråket in i nya områden, utan utgå från stråket där trafikeringen kan ske gent och med god framkomlighet.
- Placera högre bebyggelse (flerbostadshus) inom gångavstånd från kollektivtrafikens hållplatser, helst inom 400–600 meter. Detta skapar ett högt resandeunderlag där flest människor bor nära och har lätt att välja kollektivt.
- Glesare bebyggelse så som villor kan med fördel ligga längre från stråket (Ringvägen) – men fortfarande inom rimligt gångavstånd. Villor kan placeras längre ut, t.ex. 600–1000 meter från hållplatser, gärna med gång- och cykelvägar som leder direkt till kollektivtrafiken.
- Säkerställ att platser för service, handel och mötesplatser koncentreras till områden nära hållplatser för att skapa god tillgänglighet. Det gör att både boende och besökare har anledning att röra sig mot stråket –vilket stärker kollektivtrafikens roll. Kombinera bostäder med skolor, vårdcentraler, butiker och arbetsplatser nära kollektivtrafiken.

Områdets närhet till centrala Strömstad möjliggör att många kan nå ett stort utbud av handel och service med hjälp av gång- och cykel. Därför är det klokt att det i programmet finns ett fokus på bra och gena gång- och cykelkopplingar mellan området och dessa funktioner. Granithöjden ligger i anslutning till det lokala kollektivtrafikstråket utmed Ringvägen. Eftersom området är kuperat är det viktigt att tänka på att höjdskillnader ökar det upplevda gångavståndet och försvårar tillgängligheten i området. Det är viktigt att undvika barriärer så som höjdskillnader eller dålig belysning som gör gångvägar oattraktiva och otrygga.

Granithöjden kommer att trafikförsörjas genom Västtrafiks linje 895 som trafikerar Ringvägen. En utbyggnad av Granithöjden ökar underlaget för trafiken på linjen och om kommunen ser det som aktuellt att se över hållplatsens placering och utformning kan detta diskuteras vidare. Väghållaren är ansvarig för infrastrukturella åtgärder i mark.

Kommentar: Kommunen tar med sig Västtrafiks rekommendationer och återkommer i det fortsatta planarbetet med en mer utförlig beskrivning av hur det föreslagna området på Granithöjden ska försörjas med kollektivtrafik. Busshållplatsen vid Ringvägen är en viktig del av denna försörjning, men eftersom en skola planeras i området ser kommunen det också som viktigt att busstrafik kan gå upp i själva området också.

9. Centerpartier

Centerpartiet är positiva till förslaget om Granithöjden men anser att följande ska beaktas i det fortsatta planarbetet.

- Centerpartiet tycker det är viktigt att värna om gröna områden och naturen i området och det kommande planarbetet ska behålla så mycket av naturen som går men också se till att boende och inresande i området ska känna att naturen har en stor plats i området. Naturen ska också med fördel användas för att skapa klimatskydd när extremväder kommer att bli allt vanligare på grund av klimatförändringarna.
- Centerpartiet anser också att en levande stadsdel innehåller invånare i alla åldrar och livssituationer. Därför bör planeringen innehålla tankar om platser för äldreboenden som serviceboende eller särskilt boende. För att inte hamna i ett läge där det inte går så bör planområdet vara så flexibelt som möjligt.
- En samlingspunkt i det nya området Granithöjden kommer att bli skolområdet. Barn kommer att leka och föräldrar samlas även utanför skoltid. Det är av största vikt att alla kommer att kunna vara inkluderade i dessa miljöer. Strömstad har t.ex. inte en enda lekplats med gunga för rullstolsburna. Det tillsammans med en anpassad lekplats hade vart en underbar samlingspunkt inte bara för boende i området utan också för alla Strömstadsbor.
- För att trafiksäkra Ringvägen och göra området till en bättre helhet bör det utredas om slutet på Annedalsvägen ska anslutas in i området tex via Monstigen.

Kommentar: Att behålla gröna inslag i de kommande områdena på Granithöjden är en stor kvalitet som ska finnas med vid den fortsatta utformningen av förslaget. En av de största fördelarna med Granithöjden är att områdets storlek och läge gör det möjligt att välja en utformning där den täta bostadsmiljön möter upp den omgivande landskapsbebyggelsen; genom att spara gröna områden skapas en naturnära känsla för korta och långa utflykter och fler naturvärden kan bevaras.

Målsättningen vid utformningen av förslaget är att välja en flexibel utformning som tillåter flera olika användningar där det går. Möjligheterna till ett särskilt boende har diskuterats med Socialförvaltningen under planarbetet och ska finnas med i förslaget om det går utan att andra planeringsmöjligheter försvåras.

Granithöjden ska också vara en tillgänglig stadsdel för alla åldrar och målgrupper. Detta arbete styrs i princip inte av detaljplanen, som har en mer generell reglering, men är en viktig del av kommunens genomförandeplanering längre fram i processen för att förverkliga området. Utformningen av tillgängliga lekplatser är en bra strävan som ska finnas med tillsammans med den övergripande målsättningen att skapa en inbjudande, trygg och intressant stadsdel.

Trafiken från Annedalsvägen kan ledas via Granithöjden på många olika sätt. Oavsett vilket alternativ som väljs får det dock stora konsekvenser på möjligheten att ta fram en detaljplan för Granithöjden under en rimlig tid på grund av de förändringar det innebär för den befintliga vägföreningen. Kommunen ser det inte som önskvärt att fördröja planläggningen av denna anledning. Planförslaget ska dock utformas så att en påkoppling av Annedalsvägen inte omöjliggörs i ett senare skede efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

10. Miljöpartiet

Inledning

Vi har tagit del av planprogrammet för Granithöjden och vill härmed lämna våra synpunkter. Inledningsvis tycker vi det är olyckligt att endast två politiker ingått i styrgruppen för projektet. En bred politisk förankring hade varit att föredra när kommunen planerar ett av sina största exploateringsprojekt någonsin. När det gäller förslaget är vår övergripande bedömning att planområdet är olämpligt för den omfattande exploatering som föreslås. Både juridiska, miljömässiga och ekonomiska skäl talar för att kommunen bör ompröva inriktningen innan planarbetet går vidare.

Juridiska utmaningar

Planområdet rymmer flera skyddade naturvärden och arter. Artskyddsutredningen visar att delar av området inte kan bebyggas utan att det strider mot artskyddsförordningen. Detta gäller särskilt hasselnokens livsmiljöer. Att försöka lösa dessa konflikter genom kompensationsåtgärder innebär en betydande juridisk risk, artskyddets grundprincip är att undvika skada, inte att ersätta i efterhand.

Planen påverkar även riksintressen för friluftsliv och obruten kust. Kommunens egen bedömning är att påverkan på friluftslivet blir stor. En sådan påverkan kan i praktiken utgöra ”påtaglig skada” enligt Miljöbalken, vilket är ett direkt hinder för fortsatt planläggning. Även påverkan på landskapsbilden i kustzonen riskerar att stå i strid med hushållningsbestämmelserna i Miljöbalken.

Utöver detta omfattas delar av området av generellt biotopskydd och totalt har 17 skyddade objekt identifierats. Den samlade juridiska bördan av dessa dispenser riskerar att bli betydande. Sammantaget innebär dessa faktorer att planprogrammet vilar på en mycket osäker rättslig grund.

Miljömässiga konsekvenser

Granithöjden är ett kuperat område med både skog och hållmarker som har höga naturvärden och viktiga rekreationsfunktioner. Det används redan i dag av boende och besökare som tätortsnära natur. En exploatering av den omfattning som föreslås skulle förändra områdets karaktär i grunden och innebära en förlust av värdefull natur som inte kan återskapas. Planprogrammet beskriver att man förväntar sig att området kommer att generera ca 3000 nya fordonsrörelser per dygn, vilket kommer leda till stora utsläpp under många år framåt.

Kommunens egna mål och styrdokument

I Strömstad kommuns riktlinjer för bostadsförsörjning framhålls att ”närheten till natur är en viktig del i livsmiljön för människan. Större sammanhängande naturområden ska finnas i angränsning till tätorterna.” Granithöjden är just ett sådant område och bör därför skyddas.

Även i Vision 2030 betonas målsättningen att Strömstad ska erbjuda ”natur- och friluftsliv i världsklass”. En exploatering av Granithöjden står i direkt motsättning till detta. Vi motsätter oss inte kommunens ambition att växa, men tillväxt får inte ske på bekostnad av livskvaliteten för de boende eller Strömstads attraktivitet som naturstad.

Kommunens egna mål och styrdokument

Planprogrammet innebär även betydande ekonomiska utmaningar. Topografin gör att stora tekniska anpassningar krävs, inklusive broar och omfattande vägdragningar. Kostnaderna för detta riskerar att bli mycket höga, samtidigt som det är osäkert om området kan byggas ut i den omfattning som föreslås med hänsyn till de juridiska hindren.

Därtill kommer risk för förseningar och rättsliga processer, exempelvis vid avslag på dispenser eller överklaganden av detaljplaner. Dessa processer kan bli både tidskrävande och kostsamma för kommunen.

Sammantaget framstår det som ekonomiskt osäkert att binda stora resurser i ett projekt där genomförbarheten är tveksam.

Slutsats

Vi anser att planprogrammet för Granithöjden bör avbrytas eller omarbetas i grunden. Området är varken juridiskt, miljömässigt eller ekonomiskt lämpligt för den storskaliga bebyggelse som föreslås. Kommunen bör i stället rikta sitt planeringsarbete mot platser där bostadsbyggande kan ske utan risk för omfattande juridiska hinder, miljökonflikter och kostnadsdrivande tekniska lösningar.

Kommentar: Granithöjden är ett område som har funnits med i kommunens strategiska planering för bostadsbyggande sedan 1970-talet. Denna strategiska planering har utgått från en tanke om att Strömstad i första hand ska växa mot nordost, vilket stegvis har förverkligats med områden som Folkparken, Västra och Östra Berget och Hattmakaren. Planeringen för Granithöjden är nästa del av denna mångåriga förändring av vilka stadsdelar som tillsammans utgör Strömstad.

Kommunen har flera utvecklingsområden i mer eller mindre centrala lägen, men Granithöjden är det område som ger bäst möjlighet till att bygga en blandad stad med radhus och småhus som kan tilltala yngre familjer. Genom att bygga i kanten av staden, och bevara stora områden skyddad natur omkring den föreslagna bebyggelsen, kan målet om att erbjuda förstklassiga natur- och friluftsvärden uppfyllas på bästa sätt både för befintliga och nya invånare.

Granithöjden ska vara ett område som är anpassat till befintliga naturvärden med sparade gröna inslag. En sådan utformning skapar en stadsdel med naturnära inslag och innebär att den mest värdefulla naturen kan bevaras. Ett omfattande underlag om dessa värden har tagits fram till planarbetet, och kommunen har arbetat med förebyggande åtgärder som har förbättrat livskvaliteten för skyddade arter omkring Granithöjden för att inte behöva göra kompensationer i efterhand.

Även om Granithöjden ligger högt i landskapet är det enkelt att bebygga. Terrängen i den översta delen av området är flack, vilket innebär att det inte behövs betydande markarbeten, och berget ger en stabil grund att bygga på. De flacka plåtarna medför också att bebyggelsen i området kan anpassas till att bli en naturlig del av stadsbilden. Det är svårt att peka ut något utvecklingsområde med enkla juridiska övervägningar – marken i kommunen har oftast många höga värden som behöver vägas mot varandra för att samhället ska kunna växa på bästa sätt.

11. Strömstads pastorat

Strömstads pastorat, som idag använder Annedalsvägen som in och utfartsväg till Mällby kyrkogård, menar att då sikten är begränsad vid utfart från Annedalsvägen och att det blir tätt mellan utfartsvägar mot Ringvägen enligt nu presenterade planförslag, bör målet vara att få så få utfarter som möjligt. Strömstads pastorat anser därför att Annedalsvägen på något sätt ska finnas med i det fortsatta detaljplanearbetet så att den kan ”kopplas på” och få ut och infart i samma rondell som planerad ny väg till Granithöjden.

Ur totalförsvarsperspektiv framgår det att det är viktigt att en alternativ möjlig utfartsväg kommer till stånd.

Av den anledningen anser Strömstads Pastorat att, för att inte behöva tillskapa fler vägar, det bästa alternativet skulle vara att göra Annedalsvägen till alternativ utfartsväg från Granithöjden.

I det hänseendet bör det inte spela någon roll om det blir längre väg att köra, eller att det blir längre till centrum.

Kommentar: Annedalsvägen berörs inte direkt av planförslaget för Granithöjden eftersom infarten till området har en annan placering och planområdet inte sträcker sig fram till vägen. Det är svårt att förändra Annedalsvägen inom ramen för planarbetet inom en rimlig tid, sett till de utredningar och överenskommelser som skulle behöva tas fram.

Kommunens samrådsförslag kommer utifrån dessa begränsningar att utgå från en utformning där Annedalsvägen kan kopplas på vid cirkulationen vid områdets infart. Inför granskningsskedet ska fler möjliga utformningar studeras. Huruvida någon annan möjlighet till påkoppling för Annedalsvägen kan implementeras beror på hur komplex denna fråga visar sig vara att lösa och om det kan göras utan att planarbetet i övrigt fördröjs.

Det kan vara möjligt att använda Annedalsvägen som en reservinfart till Granithöjden vid olyckor och katastrofer. En sådan infart behöver inte vara öppen för biltrafik till vardags utan det är tillräckligt att det finns en körbar yta som kan användas. Ett förslag på hur området kan nås vid denna typ av händelser ska finnas i samrådsförslaget.

12. Sakägare 1

Vi har några synpunkter, som närmsta grannar till föreslagna rondell, på Ringvägen.

Vi önskar inte att få en rondell, så nära vårt hus. Det är mycket trafik redan idag på Ringvägen, och med en rondell utanför, så blir det mycket start och stopp, med störande ljud. Ljudnivån är för hög redan idag vid vårt hus.

Om det blir alternativ 1 på infart, så tycker vi att man kan skippa de tre tomterna, mellan Ringvägen och Monstigen, då kan man dra rondellen lite österut, så kommer den längre ifrån oss på Enebacken.

Vi förutsätter att det blir sänkt hastighet på hela Ringvägen, som vi eftersträvat att få i flera år.

Ni vill ha den nya infarten till området, så centrumnära som möjligt, då måste det ju vara bättre att lägga den vid Kecalvägen. Där är ju redan en korsning idag.

Kommentar: Placeringen av infarten till det föreslagna området utgår från många olika övervägningar med målsättningen att placera den så långt söderut som möjligt med godtagbara konsekvenser. Läget vid Kecalvägen finns studerat i programmets trafikutredning, men höjdskillnaderna i detta område är alldeles för stora för att kunna bygga en väg med en acceptabel utformning.

Generellt ger lägre hastigheter och ett mjukt trafikflöde utan ryckig körning, som rondeller ofta bidrar till, lägre bullervärden. Vid en hastighet på 70 km/h är det främst däckljudet som orsakar buller, medan det vid 50 km/h huvudsakligen orsakas av motorljudet. En sänkning av hastigheten med 20 km/h minskar bullernivåer med cirka 3–4 decibel (dBA). Denna minskning kan upplevas som stor eftersom decibelskalan är logaritmisk och ökar allt mer i effekt mellan stegen vid högre tal.

En bullerutredning ska tas fram till samrådet för att kartlägga framtida bullernivåer för de boende längs Ringvägen och närmast cirkulationen. Om bullervärden överskrider de riktvärden som finns för detaljplanering kan bullerdämpande åtgärder, som till exempel plank och vallar, behövas. Kommunens utgångspunkt är att hastigheten på Ringvägen ska sänkas till 50 km/h om en cirkulation byggs som i förslaget.

13. Sakägare 2

Vi motsätter oss placeringen av rondell för Granithöjdens in- och utfart.

Efter att ha studerat vägutredningen kan vi som påverkade markägare se att alternativ 1 påverkar flera fastigheter på Enebacken och Monstigen. Ljus från trafik som kör in och ut ur rondell kommer att påverka under större delen av året. Det kommer att svepa in i trädgårdar och påverka vårt boende i området. Gaspådrag från trafik som skall accelerera ut ur rondell upp för backen kommer störa mer än vad den redan för idag.

Dagens korsning Ringvägen/ Kebabvägen är idag redan svår. När man skall köra ut från Kebabvägen och två fordon står bredvid varann är sikten kraftigt begränsad för båda fordon. Här behövs per idag en rondell, dels för att sänka hastigheten men också för att säkra ut- och infart. Fordon har en tendens att accelerera upp till 70km/h långt innan skylten som står efter fastigheten Mällby Fridhem 1. Med den ökade trafiken som ett helt nytt bostadsområde innebär anser vi att en rondell i en redan befintlig vägkorsning bör planeras in istället.

Alternativ 4 i utredningen löser problem med att rondell skulle byggas i en backe vid Enebacken. Den löser hastighetsökningen på Ringvägen. Den medför säkrare ut och infarter vid korsningen Kebabvägen/ Ringvägen. Färre fastigheter blir berörda av ljud och ljus, vad vi kan se skulle enbart fastigheten Mällby Fridhem 1 påverkas. Framtida boenden på Granithöjden skulle spara avstånd genom att snabbare komma upp i bostadsområdet, jämfört att köra hela vägen till Monstigen för att sen köra tillbaka till det fastigheter som kommer ligga längst söderut på området. De alternativ med rondell längre ut på ringvägen ger även negativa inverknings dels på miljön men också på tid för pendlare boende.

När Enebacken byggdes i början på 90-talet var trafiken på ringvägen betydligt lägre. Idag med nya stora områden på Åneröd, Seläter och Hällestrand är det redan mycket buller och ljud från trafik. Med en ny rondell och ett bostadsområde med in/utfart skulle boenden på Enebacken, Flädervägen och Monstigen få en nästan ohållbar utvistelse i trädgårdar och runt fastigheter.

Ringvägens hastighet bör sänkas från 70 km/h till 50 km/h på helårsbasis från brandstation vid Ringvägen 112 hela vägen ut till korsning

Bogen/Ringvägen/Videvägen. Trafikens tempo bör generellt sänkas i tätbebyggda områden, något som hela Strömstad är.

Pga ökat buller samt trafikintensitet under byggnation anser vi det rimligt som närmsta fastighet att en utredning görs för bullerreducerat plank mot fastigheterna på Enebacken 3 samt Enebacken 6, som vid färdigställande även skall vara permanent bullerplank.

Kommentar: Den främsta målsättningen med placeringen av rondellen till det nya området har varit att lägga den så långt söderut som möjligt där det finns rimliga möjligheter att bygga den. Som det beskrivs i trafikutredningen är höjdskillnaderna närmast Kebabvägen mycket stora. Stora sprängnings- och fyllningsarbeten hade behövts för att få upp en väg som inte hade sett acceptabel ut i landskapet.

En ny rondell innebär en påverkan för dem som bor närmast den, oavsett vart den placeras. Kommunens utgångspunkt är att förslaget ska utformas så att en god bostadsmiljö bibehålls för alla grannar närmast rondellen enligt de riktlinjer för bostadsbyggande och buller som finns. Det innebär att upplevelsen kan förändras jämfört med idag, men att den ska graderas enligt bestämda kriterier.

Kommunens bedömning är att påverkan av ljus för bostäderna närmast rondellen är liten. Det finns ett område tätvuxen natur mellan Ringvägen och bostäderna, och husen är placerade med kortsidan mot gatan.

Kommunen avser att sänka hastigheten på Ringvägen till 50 km/h om en cirkulation byggs. Detta kan bidra till att förbättra bullernivåerna i området eftersom lägre hastigheter innebär lägre ljud och cirkulationen innebär att hastigheten också dämpas ytterligare. Cirkulationens och infartens påverkan på buller för de berörda fastigheterna ska studeras i en bullerutredning i samrådet. Om det behövs för att uppfylla de kriterier för bullervärden som finns för bostäder kan åtgärder som bullerplank eller bullervallar behövas.

14. Sakägare 3

Bakgrund

Min fastighet ligger vid Ringvägen bakom bullerplanket mitt emot Hattmakaren. Vår familj förvärvade fastigheten 1972 då nuvarande Ringvägen endast var en liten grusväg där några bilar om dagen passerade. Sedan dess har vägen byggts om i flera omgångar och trafiken ökat explosionsartat. Först beroende på den oljeplattform som byggdes i Kecalviken och senare på grund av alla nya bostadsområden som byggts norr och nordväst om staden. Ånneröd, Seläter, Kecal m fl.

Redan idag är det ofta köbildning från alla dessa områden redan i höjd med Kecalavfarten och ner förbi brandstationen till rondellen. Vägen från E6 till samma nämnda rondell är redan i dagsläget också full av shoppande norrmän som ska ta sig fram och tillbaka till Strömstad. Det är alltså ett stort antal människor som redan idag trängs åt båda håll och fastnar i köbildningar här. Min son som är deltidbrandman i Strömstad och bor på Flädervägen hamnar ibland i dessa köer på väg till en uttryckning. Brandmännen fördröjs ytterligare ut ur den fulla rondellen när de ska vidare från stationen.

Tankar kring planering av det nya området

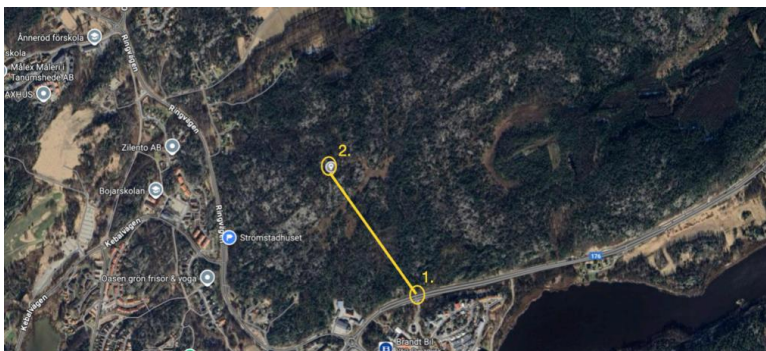
När den nya Granithöjden är färdigbyggd kommer enligt mina beräkningar utifrån ert förslag mellan 2–3000 människor att bo där. Dessa invånare skall ta sig ut och in i området via Annedalsvägen. Någon annan in eller utfart till området finns inte på den planeringsskiss som föreligger. Detta vore enligt mig förödande!

Alla Granithöjdens boende som kommer från E6:an och via väg 176 åker in till Strömstad, måste alltså ta sig in via rondellen vid brandstationen, passera brandstationen, Kecalavfarten och sedan åka ytterligare någon dryg halv kilometer fram till Annedalsvägen. Detta innebär ytterligare ökad risk för trafikstockning, köbildning och svårigheter inte minst för räddningstjänsten att ta sig fram.

Förslag

Skapa ytterligare en rondell på väg 176 en bit närmare E6 från den befintliga rondellen vid brandstationen (1). En rondell som har en avfart som leder rakt in till Granithöjdens östra sida till den södra av de två tänkta trevägskorsningarna (2). Alternativt ansluter man till den östligaste delen av Granithöjden och förflyttar då den nya rondellen på väg 176 österut.

Det skulle spara mycket tid och bränsle för boende och inresande, avlasta trafiken framför brandstationen och göra Strömstad till en trevligare besöksort för alla resenärer.



Kommentar: Förslaget för byggnation på Granithöjden består av cirka 600 bostäder. Hur många som kan komma att bo där går inte att säga säkert. I genomsnitt borrar 2,2 invånare per hushåll i Sverige, men förmodligen blir snittet högre på Granithöjden sett till bostadssammansättningen. 1800–2200 invånare är en klart rimlig uppskattning av områdets möjliga befolkning.

Enligt de preliminära beräkningar som har tagits fram som underlag till programmet alstrar 600 bostäder cirka 2 700 fordonsrörelser per dygn vid infarten till området. Ringvägen trafikeras i dagsläget av cirka 4 700 fordon per årsmedeldygn. Till samrådet ska en trafikutredning tas fram som visar hur denna trafik påverkar de som bor längs med Ringvägen och vilken påverkan den innebär på trafikflödet i rondellen vid Oslovägen/Ringvägen.

Målsättningen vid valet av infartsläge har varit att placera den så långt söderut och så nära resten av staden som möjligt. En väg i ungefär samma läge som i erat förslag var en av tankarna som det togs fram underlag till, men även denna sträckning visade sig tidigt vara svår genomförd. En sträckning i detta läge får stora höjdskillnader i den första delen och korsar Bohusleden och ett stort område skyddad natur. Detta alternativ ska läggas till i detaljplanens vägutredning för att utveckla varför det har valts bort.

15. Sakägare 4

Inför byggandet av begravningsplatsen på Mällby utreddes och diskuterades frågan om ny väg ingående. Strömstads kommun insåg att den nuvarande Annedalsvägen i framtiden behöver ersättas med gång- och cykelvägar när Mällbyområdet byggs ut med bostäder.

Ett enigt kommunfullmäktige antog 1993-11-25 detaljplanen för del av Mällby 1:16 (kyrkogård) där det i text och på karta (1989-12-01 AVTAL OM DETALJPLANERING-MÄLLBY 1:19) framgår att en ny väg kommer att ligga inom den nya detaljplanen för Granithöjden under en sträcka av ca 250 meter.

Vägsträckningen förtydligades då Lantmäteriet ritade fastighetsgränser till begravningsplatsen. Det framgick att en ny väg skulle byggas samtidigt med en första etapp av nya bostäder. **Detaljplanen för Mällby begravningsplats nämns dock endast med fem rader i planförslaget för Granithöjden.**

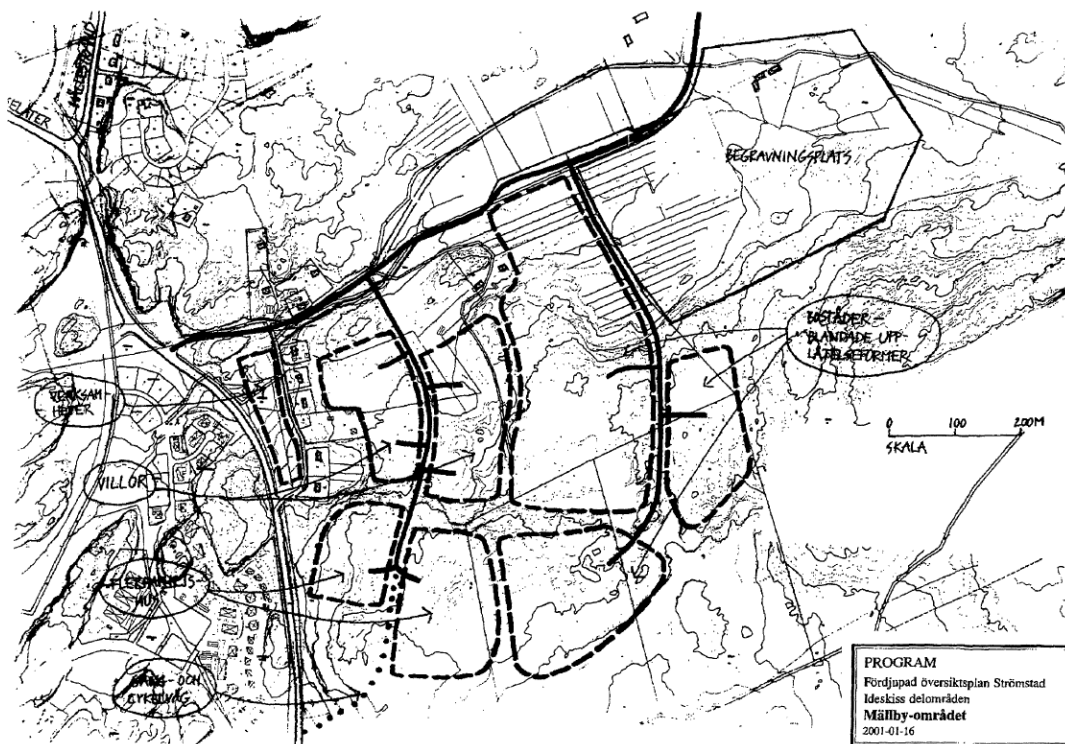
I Lantmäteriets protokoll från 1993-04-30 står bl.a. följande under rubriken ”Tillfartsväg”: ”Kommunen anför att föreslagen bebyggelse inom Mällby troligen inte kommer till stånd inom de närmaste 5–10 åren varför befintlig vägsträckning bör utgöra tillfartsväg tills vidare.”

Under kommunens arbete med den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Strömstad förekommer en ”Idéskiss delområden Mällby-området”. Skissen är daterad 2001-01-16 och en ny väg till begravningsplatsen har ritats in på skissen i överensstämmelse med kommunfullmäktiges beslut 1993 (se bilaga 1).

En ny väg skulle alltså inte anstå till att hela området Mällby-Ånneröd skulle bebyggas. Jämför även kommunens idéskiss från 2001, bilaga 1.

Lantmäteriet beslutade 1995 att det skulle skapas två separata samfälligheter. Snålens samfällighetsförening för skötsel av Annedalsvägen (1050 meter) och Backekas samfällighetsförening för den fortsatta grusvägen till Backekas (1520 meter).

Skälet till att inte ha en gemensam samfällighetsförening var att Snålens samfällighetsförening skulle avvecklas när en ny kommunal väg var på plats.



Bilaga 1.

Bilaga 1

1995 anlades kommunal VA-anläggning till begravningsplatsen. Rören grävdes ned inom planområdet Granithöjden då anläggningen skulle följa en framtida väg. VA-anläggningen dimensionerades så att den kommer att ha kapacitet för de planerade bostäderna på Granithöjden.

I dokumentet "Undersökning om betydande miljöpåverkan samt underlag föravgränsningssamråd Detaljplan för Mällby 1:16 – Granithöjden (sid 3)" noteras trots detta att det inte finns andra planer eller program som påverkar Granithöjden?

Kommunens byggnadsnämnd och Länsstyrelsen är tillsynsmyndigheter för att kommunens detaljplan genomförs. Justitieombudsmannen har granskat ett jämförbart ärende i en annan kommun. JO uttalar bland annat att:

"Det kan till en början enligt min mening inte anses rimligt att kommunstyrelsen många år efter det att genomförandetiden för planen har gått ut hänvisar till att man i stort sett är osäker om behovet av de bestämmelser som den antagna planen innehåller."

På kommunens öppna planmöte 2025-08-28 framkom att planavdelningen inledningsvis hade tittat på alternativet med en ny väg till begravningsplatsen. Arbetet hade inte dokumenterats då alternativet ansågs "orimligt" (Föredragande tjänsteman på mötet berättade att planavdelningen hade tittat på flera vägalternativ men dessa hade varit orimliga och därför inte satts på pränt)? Tjänstemännen på mötet hänvisade till trafiksäkerheten i korsningen med Ringvägen och bestämmelser som säger att jordbruksmark inte bör bebyggas.

Att detta alternativ inte utreddes och dokumenterades tillsammans med övriga sex alternativ är mycket anmärkningsvärt då en ny väg till begravningsplatsen ska gå ut genom planområdet Granithöjden enligt kommunfullmäktiges beslut 1993.

En ny väg till begravningsplatsen kommer att ta i anspråk ca 190 meter (2000 kvm?) jordbruksmark inom fastigheten Mällby 1:17. Den aktuella jordbruksmarken är i fördjupade översiktsplanen från 2025-04-24 markerad som framtida bostadsmark. Om den nuvarande Annedalsvägen avvecklas kommer drygt 4000 kvm (600 x 7 meter) av vägområdet av den gamla vägen kunna återställas till åkermark. Arealen åkermark skulle därför öka även om hänsyn tas till en ny anslutningsväg till bostaden på Mällby 1:11. Den nuvarande Annedalsvägen delar åkermarken på mitten.

En ny väg till begravningsplatsen enligt 1993 års beslut skulle istället öka arealen och avsevärt förbättra arronderingen av befintlig åkermark.

Annedalsvägen är enskild och förvaltas av Snälens samfällighetsförening. Delar av vägen är sannolikt flera hundra år gammal och den förbättrades på 1960-talet. Den breddades 0,5 meter och asfalterades i samband med anläggningen av begravningsplatsen. Vägen är endast fyra meter bred med mötesplatser. Efter 30 år håller den mycket låg standard.

Efter en enkel okulär besiktning av Annedalsvägen skrev Anders Johansson, gatuavdelningen, Strömstads kommun i ett mail 2012-10-01: ”Undertecknad bedömer att en trolig orsak till spårbildning och krackelering av asfalt är att det finns för lite grusmaterial i vägöverbyggnaden. En för liten överbyggnadstjocklek ger sämre bärighet och vägkroppen rör sig mer under vinterperioden.”

Trafikverket skrivet i sitt tillsynsprotokoll 2019: ”Beläggningen är i så dåligt skick att vägen inte uppfyller bidragsstandard. Vägen godkänns dock för fortsatt bidrag då föreningen avser att utföra akuta åtgärder under hösten 2019.”

Det är väl känt att skogarna i området Mällby och österut mot Flateby är ett populärt friluftsområde för många Strömstadsbor. Planförslaget och vägutredningen har dock inte redovisat några förslag hur boende på Granithöjden ska ta sig österut mot ovannämnda friluftsområde.

Frågan om underhållet på Annedalsvägen har diskuterats vid ett stort antal medlemsmöten sedan samfälligheten bildades 1996. Utöver Strömstads kommun och Strömstads pastorat ingår 17 privata fastighetsägare i samfälligheten. Undertecknad samt 10 fastighetsägare boende i Backekas innehar 47 % av andelarna och därmed kostnaderna (kommunen 2 %, pastoratet 45 %). De boende i Backekas ansvarar dessutom för ytterligare 1,5 km grusväg som också används flitigt av icke boende i området.

Undertecknad uppskattar den totala trafikmängden på Annedalsvägen till minst 30 000 fordon per år. Cirka två tredjedelar av fordonen är inte hemmahörande i området.

Att det stora antalet fordon ska samsas med cyklister, löpare, gående och hundar på den smala vägen bör anses utgöra en betydande trafikfara. Riskerna kommer att öka ytterligare då Granithöjden bebyggs.

Undertecknad har vid minst två tillfällen rådgjort med kommunens tidigare översiktsplanerare Björn Rickardsson och då fått rådet att samfälligheten endast bör hålla Annedalsvägen i farbart skick eftersom en ny väg kommer att byggas. Den 1 september (troligen 2020 men mina anteckningar saknar årtal) besökte jag ordföranden i tekniska nämnden Ulf Gustavsson och Björn Rickardsson. Av mina anteckningar framgår att det enligt Rickardsson kommer att byggas en ny väg inom 4–15 år.

2022-09-05 har jag antecknat besked från plan- och byggchef Elin Solvang: ”Gör minst möjligt något år till. Se några år framåt var kommunen står i processen.”

Kommunfullmäktiges beslut från 1993 samt politiker och Rickardssons och Solvangs råd har legat till grund för samfällighetens beslut att till låga kostnader endast hålla vägen i farbart skick. En stor underhållsskuld har därför byggts upp p.g.a. kommunens besked.

I dokumentet Undersökning om betydande miljöpåverkan samt underlag för avgränsningssamråd definieras Mällby begravningsplats som krigskyrkogård. Enligt begravningslagen 1990:1144 är församlingen (Strömstads pastorat) huvudman för begravningsverksamheten och ansvarar för beredskapsförberedelser som behövs under höjd beredskap. Ansvaret delas med kommunen enligt lag 2006:544 (Lag om kommuners och regioners åtgärder vid extraordinära händelser).

En begravningsplats/krigskyrkogård har betydelse för totalförsvaret. På Mällby finns pastoratets enda fungerande bårhus. I några andra kommuner i Sverige har begravningsplatser övertagits av kommunen. Det kan inte uteslutas att i framtiden även kommer att ske på Mällby. Antalet borgerliga begravningar tenderar att öka vilket ökar möjligheten till att ett kapell kommer att byggas (i detaljplanen för begravningsplatsen finns uppgifter om ett framtida kapell). Ansvaret för anslutningsvägar ska därför åligga kommunen och möjligen pastoratet.

Det är orimligt att ett fåtal privata fastighetsägare ska sköta och bekosta vägen till en begravningsplats/krigskyrkogård, samt för det omfattande friluftslivet.

Annedalsvägen ansluter till Ringvägen cirka 1,4 km norr om korsning med Oslovägen. I vägutredningen framgår att kommunen förespråkar en anslutningsväg till Granithöjden så långt söderut som möjligt. Planförslaget har därför förespråkats alternativ 1 som korsar Monstigen. Vägalternativ 2 följer delvis Annedalsvägen men ansluter inte begravningsplatsen. Det framförs att den redovisade vägutredningen är en sammanfattning och sex alternativ redovisas. Enligt uppgift har minst 11 alternativ undersökts/diskuterats. Övriga vägalternativ har inte dokumenterats och redovisats.

Inget av de redovisade vägalternativen tar hänsyn till framtida bostadsområdet på Ånneröd (Norra Mällbyhöjden) som framgår av den fördjupade översiktsplanen från 2025-04-24.

Vägalternativ 1 och 2 ansluter till Ringvägen mellan korsningen Annedalsvägen och södra infarten till Monstigen. Avståndet mellan korsningarna Annedalsvägen och Monstigen längs Ringvägen är mindre än 300 meter. Skillnaden i avstånd där alternativ 1 och 2 ansluter till Ringvägen understiger 100 meter. **Trots den ringa skillnaden i avstånd anses alternativ 1 placeras relativt nära staden medan alternativ 2 innebär en cirka 0,6–1,4 km längre körsträcka?**

Alternativ 1 bedöms i utredningen även som ett av de billigare trots att fastigheten Mällby 1:31 köptes in för över tre miljoner kronor. Dessutom behöver en välunderhållen villa rivras. **Alternativ 1 bör istället bedömas som ett av de dyrare.**

Undertecknad har vid ett möte med ordföranden för tekniska nämnden samt miljö- och byggnämnden 2025-06-10 presenterat det vägalternativ som följer kommunfullmäktiges beslut från 1993. Vägsträckningen har beaktat den fördjupade översiktsplanen från 2025-04-24 och framtida bostadsbyggnad norrut inom Ånneröd (Norra Mällby-Höjden). Förslaget överensstämmer med kommunens idéskiss från 2001 avseende Granithöjden.

Förslaget innebär inga kostnader för kommunen för mark- eller fastighetsinköp. En ny väg till begravningsplatsen skulle däremot bli kostnadseffektiv då den kan utgöra huvudväg till tre detaljplaner. Förutom begravningsplatsen och Granithöjden även norra Mällbyhöjden på

Änneröd. Ytterligare mark för bostäder skulle sannolikt frigöras inom Granithöjden. Det föreslagna vägalternativet 1 skulle endast nyttjas av boende på Granithöjden.

Planförslaget redovisar ej hur trafiksäkerheten ska tillgodoses under en mycket kort vägsträcka vid Ringvägen om det finns flera korsningar från Grandalen-Flädervägen, Annedalsvägen och rondell till Granithöjden (obs att villafastigheten Mällby 1:29 ansluter till Annedalsvägen endast ca 10 meter från Ringvägen). En gemensam rondell i anslutningen i korsningen Annedalsvägen bör kunna anläggas för att minimera antalet korsningar och därigenom öka trafiksäkerheten.

2025-04-16 bjöd boende i området in kommunens planavdelning till Strömstads församlingshem. Kommunens tjänstemän kunde då inte redovisa några vägalternativ utan hänvisade till den kommande vägutredningen som skulle vara klar i början av sommaren. I dagvattenutredningen från Norconsult 2025-04-16 användes vägalternativ 1 som underlag.

Kartan är redan från april 2024 vilket kan tolkas som att planavdelningen redan våren 2024 förespråkade alternativ 1 som huvudalternativ.

Sammanfattning och frågor:

1. Dokumentation från Trafikverket och kommunens ingenjör bekräftar kommunens bedömning från 1990-talet att Annedalsvägen har bristande uppbyggnad samt att vägen endast är en tillfällig lösning. Att vägen har brukats i över 30 år istället för planerade 10 år stärker ytterligare skälen för en nybyggnation i enlighet med detaljplanen för Mällby begravningsplats.
På vilka grunder gör kommunen en annan bedömning idag?
2. Mällby och området österut via begravningsplatsen mot Flateby och E6 är ett mycket populärt friluftsområde. Boende på Granithöjden kommer också att söka sig österut.
Varför redovisar inte planförslaget någon väg österut från Granithöjden till friluftsområdet?
3. Ett fåtal privata fastighetsägare har ett stort ekonomiskt ansvar för en väg som till största delen nyttjas av personer som inte bor på Mällby/Backekas. Trafiken är intensiv året runt med stora toppar vid religiösa högtider. Kommunfullmäktiges beslut från 1993 samt besked från politiker och kommunala tjänstemän att endast hålla vägen i farbart skick har resulterat i en stor underhållsskuld.
Vilket ansvar har kommunen för denna underhållsskuld?
4. Medlemmar i samfällighetsföreningen har förlitat sig på de skriftliga beslut och muntliga löften om en ny allmän väg till begravningsplatsen när Mällby börjar bebyggas med bostäder.
Varför har dagens politiker och tjänstemän frångått de beslut, löften och besked som varit gällande från 1990-talet fram till juni 2025?
5. Vägalternativ 1, som korsar Monstigen, är huvudalternativet i planförslaget. Karta på detta alternativ har funnits sedan april 2024. Det kan misstänkas att ett tidigt ställningstagande för alternativ 1 har kommit att påverka planarbetet.
På vilka grunder bedömdes en ny vägdragning till begravningsplatsen så "orimlig" att detta alternativ inte utreddes med andra vägalternativ?
6. Att ingen dokumenterat utredning har gjorts av en ny allmän väg till Mällby begravningsplats kan starkt ifrågasättas.
Kommer tekniska nämnden och/eller byggnadsnämnden att besluta att även utreda den vägsträckning som kommunfullmäktige beslutade 1993?

Kommentar: Det finns ingen planlagd eller beslutad väg med kommunalt huvudmannaskap som kommunen har låtit bli att genomföra. Detaljplanen för Mällby kyrkogård från 1993 omfattar endast själva kyrkogården. I detaljplanen finns en beskrivning av vilken idé kommunen har för framtida byggnation i området, men detta är inte mer än så – en redovisning av det dåvarande idéläget. Att jämföra detta med Justitieombudsmannens uttalande är att jämföra två olika typer av frågor, då JO:s uttalande berör ett fall där en kommun valt att inte bygga ut en planlagd väg.

Annedalsvägen är en enskild väg som förvaltas av en vägförening. Det är så många mindre vägar i Strömstads kommun och i resten av landet förvaltas, även vägar som har annan trafik än den som alstras av de boende. Huruvida en väg kan vara aktuell för kommunal förvaltning beror på omständigheter som trafikmängd, läge och funktioner som nås med den. I Strömstads kommun finns det många enskilda vägar med långt högre trafikmängd än Annedalsvägen, till exempel till de större badplatserna. Endast Mällby kyrkogårds placering är inte ett tillräckligt starkt skäl för ett kommunalt huvudmannaskap och detta är en av anledningarna till att vägföreningen ursprungligen bildades.

Den myndighet som ansvarar för att fördela ansvaret mellan de enskilda parter som deltar i en vägförening är Lantmäteriet. Om det, till exempel, är en orättvis fördelning mellan parterna sett till vägens användning, är det Lantmäteriet som kan förändra den. När det gäller Annedalsvägen är Strömstads pastorat med i vägföreningen och delar på så sätt för kostnaden som begravningsplatsens trafik medför.

Det stämmer att kommunen under flera årtionden inte har kunnat lämna besked om intentionerna för vägens framtid, och har rätt föreningen att minimera underhållskostnaderna. Kommunen har haft mångåriga planer på byggnation i Mällbytrakten (nu aktuellt som planprogrammet för Granithöjden) som har prioriterats olika högt och som har förändrats utifrån olika exploateringsidéer och ändrad lagstiftning. Denna rådgivning är en parameter som vägföreningen haft att ta hänsyn till jämte vägens skick och behovet av underhåll. Beslutet om när, och på vilket sätt, vägen ska och behöver underhållas är i sista steget föreningens.

Under arbetet med förslaget har många olika alternativ diskuterats och undersökts i olika grad. Om det är fler eller färre än 11 som har diskuterats är svårt att säga, då det rör sig om allt från muntliga diskussioner, till enkla skisser på papper eller ritningar på vägar. Kommunen har sammanställt de alternativ som det har lagts ned mest arbete på i programmet vägutredning.

Kommunen har inte utrett en byggnation av hela vägsträckningen enligt 1993 års förslag eftersom det inte behövs utifrån programmet syfte, som är att planlägga för ett bostadsområde på Granithöjden. Däremot var en infart längs den första delen av Annedalsvägen (alternativ 2) det som först skissades under hösten 2023. Denna väg drogs inte längre österut eftersom det inte behövdes för att nå områdena på Granithöjden. Alternativ 2 kan också, till exempel, dras i läget för VA-ledningen enligt 1993 års sträckning; skillnaderna mellan detta och det ritade läget är så små att det saknar betydelse utifrån skissernas detaljeringsgrad.

Anslutningsvägen som föreslås i programmet, alternativ 1, skissades fram under våren 2024. Målsättningen under planarbetet har varit att placera infarten så långt söderut som möjligt, och denna skiss användes därför som underlag i dagvattenutredningen som togs fram samtidigt.

Målsättningen vid alternativstudien har varit att placera infarten så långt söderut som möjligt. De avstånd som beskrivs i jämförelsen avser sträckan till bostäderna i området och inte vart infarten ansluter till Ringvägen. Denna utvärdering utgår från hur vägen kommer att användas av de boende på Granithöjden och därför är hela sträckans längd det viktigaste att jämföra. Kommunens åsikt är att det inte behövs någon bilväg för de av Granithöjdens invånare som ska ta sig österut för friluftsliv. Dessa kan antingen färdas längs Annedalsvägen, eller gå på stigar och vandringsleder i skogen.

Någon del av Annedalsvägen kan komma att användas för att nå utvecklingsområdet norr om Änneröd i framtiden. En planering för detta område ligger dock många årtionden i framtiden, möjligen upp till 50 år, och bör vare sig påverka besluten om hur Annedalsvägen underhålls eller hur Granithöjden utformas. Det läge som har valts för infarten till Granithöjden är bra för områdets närhet till resten av staden även om en ny väg behövs till det norra FÖP-området i framtiden.

För att ta höjd för framtida utveckling, och för att ge möjlighet till förbättrad trafiksäkerhet, ska möjligheterna till att koppla på Annedalsvägen via Granithöjden i det fortsatta planarbetet. Eftersom kommunen ser Granithöjden som en högt prioriterad detaljplan som ska tas fram under en rimlig tid är en förutsättning för denna diskussion att planarbetet inte fördröjs av denna fråga.

Inför samrådsskedet är den möjlighet till påkoppling som kan möjliggöras utan fördröjning en anslutning via Monstigen till den nya cirkulationen. Inför granskningskedet ska fler alternativ studeras för att undersöka vilka som eventuellt kan implementeras i förslaget, om det finns intresse för dem hos de berörda längs Annedalsvägen och det kan göras till rimlig tid och kostnad.

Denna möjlighet kan innebära att en stor del av Annedalsvägen fortfarande behöver finnas kvar, och innebär inte att någon del av vägen ändras till kommunalt huvudmannaskap. Det ger däremot möjlighet för vägföreningen att, i framtiden, välja att ändra vägens sträckning från att ansluta till Ringvägen till att istället ansluta via Granithöjden från den plats där möjligheten till påkoppling placeras.

16. Sakägare 5

Gården Mällby 1:20 omfattade ursprungligen cirka 36 hektar. En stor del av marken har sålts till kommunen, men vi har behållit cirka 12 000 m² för att kunna bevara miljön kring bostadshuset samt den plats där det gamla huset låg innan det nuvarande byggdes på 1930-talet. Vid försäljningen av mark var det aldrig tal om att även de sista procenten av gården skulle behöva överlåtas till kommunen.

Vi värdesätter den kvarvarande miljön mycket högt. Träd och berg skapar en naturlig avgränsning mot omgivande bebyggelse och ger känslan av en lantlig miljö, trots att staden växer närmare. Tomten har dessutom ett rikt djurliv. Här finns bland annat häckande kattuggla, sandödlor och hasselnok, vilket vi sett vid flera tillfällen under det senaste året.

Gården har funnits i släktens ägo under lång tid och har en stark koppling till platsens historia. Nuvarande ägare har minnen från en tid då häst och vagn fortfarande användes och då marken betades av får där Bojarskolan idag ligger.

Mot denna bakgrund upplever vi det som anmärkningsvärt att kommunen nu vill förvärva även delar av den sista marken, särskilt med tanke på att 97 % redan är i kommunens ägo. Vi anser att planeringen av en skolgård bör kunna lösas inom den mark kommunen redan förfogar över.

Om kommunen ändå väljer att gå vidare med planerna vill vi understryka vikten av att så långt som möjligt bevara den lantliga karaktären och den unika miljön kring gården. Detta kan exempelvis göras genom att:

- Undvika byggnader i direkt anslutning till fastighetsgränsen.
- Inte uppföra höga byggnader som kan ge insyn och minska solinstrålningen.
- Ta särskild hänsyn till naturvärden och det rika djurlivet som finns i området.

Kommentar: Kommunen har förståelse för ägarnas vilja att behålla den befintliga gården. Fastigheten har dock ett mycket strategiskt läge som har varit föreslaget att användas för samhällsutveckling sedan slutet av 1980-talet i kommunens översiktliga planering.

Att hitta lämpliga utvecklingsområden i Strömstads kommun är en svår uppgift, eftersom landskapet oftast har många höga värden ur flera perspektiv. Granithöjden är det största sammanhängande utvecklingsområdet i närheten av staden. Kommunen har övervägt om gården Mällby 1:20 kan vara kvar, men det är det enda större flacka området som finns närmast infartsvägen där skolan behöver placeras. Att lämna kvar en gård på 12 000 m² i mitten av bostadsområdet skapar en fragmenterad stadsdel som inte använder marken effektivt ur ett samhällsperspektiv.

17. Sakägare 6

Vi som bor intill Ringvägen och har en utfartsväg till den. Vi ser med stor oro för den enormt ökande trafiken det blir med den nya stadsdelen Granithöjden.

Naturen kommer att förstöras för djur och människor som vill vandra och finna ro i skog och mark. Ett av Strömstads sista naturområden kommer att överexploateras med byggnader och vägar.

Med minskat födelseantal behöver inga nya skolor och förskolor att byggas.

Detta vore ett stort slöseri med skattepengar. Satsa istället på att bygga Canningområdet som har tillgång till vägar och vatten framdragna. Detta område står öde med stor potential som ett fint bostadsområde. Det är nära centrum och fin utsikt över havet.

Lägg ner planen på Granithöjden nu. Vi kommer aldrig att acceptera detta vansinnesprojekt.

Kommentar: Förslaget att bygga på Granithöjden är förankrat i kommunens strategiska planering sedan många år tillbaka. Denna strategiska planering har sedan 1970-talet haft som målsättning att Strömstad ska växa åt nordost, vilket det stegvis har gjort med områden som Folkparken, Östra och Västra berget och Hattmakaren. Att bygga på Granithöjden, som är kommunens största utvecklingsområde i närheten av staden, är nästa steg i denna utveckling.

Landskapet i Strömstads kommun har över lag många höga värden ur flera perspektiv som behöver vägas mot varandra för att hitta de bästa platserna att bygga på. Det område som förslaget har avgränsats till har inte lika höga värden för natur- och friluftsliv som andra delar av landskapet, där det ofta finns skyddade arter och värdefulla strövområden. Marken inom Granithöjden är till stora delar svår att ta sig fram till på grund av höjdskillnader och tät växtlighet. Utvecklingsområdet har anpassats så att det ska finnas kvar mycket stora områden med orörd natur omkring och bortom bebyggelsen.

Det finns flera utvecklingsområden i kommunens översiktliga planering, inklusive Canningområdet. Dessa utvecklingsområden är tänkta att tillsammans göra det möjligt för staden att växa. Att bygga på Granithöjden hindrar därmed inte till exempel en idé om att också bygga på Canningområdet. Granithöjden är ett ekonomiskt fördelaktigt projekt eftersom marken är enkel att bygga på med bra grundläggning på berg och de flacka höjdskillnaderna i området.

18. Sakägare 7

Jag är fastighetsägare till Mällby 1:39 och haft ett par möten med kommunen och där föreslagit inlösen av vår fastighet då vi kommer att påverkas kraftigt i det förslag om matningsväg till området. Jag har inte funnit gehör för mitt förslag så jag får då försöka förhindra/förhala planen så långt det är möjligt. Enligt ert förslag kommer jag att förlora riktigt stora pengar.

För 20–25 år sedan hade jag planer tillsammans med Götenehus att exploatera norra delen av det nu aktuella området så jag kommer att lägga fram det vi kom fram till i den processen som argument varför den idé som nu föreligger inte är bra enligt mig och många med mig.

Vi hade då en tanke att en matningsväg skulle komma in norrifrån från Annedalsvägen som idag är väg till Strömstads nya kyrkogård och där VA finns förberett för stor utbyggnad. Iordningställa Annedalsvägen så det blir en säker korsning mot Ringvägen, en korsning som finns redan i dag. Den vägen skulle hantera utbyggnad av området i etapp Norr.

Som andra matningsväg var förslaget att skapa rondell på Ringvägen vid utfarten till Bojarskolan och Kebal. Argumentet som ni har i dag att det skulle var för brant var inget problem då. I ert förslag skapar ni ytterligare en utfart genom en rondell i kurva vilket vi ifrågasätter. Kostnaden för att bygga rondell och ny väg enligt er plan måste kosta oerhört mycket mer än att utnyttja befintlig Annedalsväg och istället skapa en ny rondell enligt vårt gamla förslag

Dom tre tomter ni ritat in mellan Ringvägen och Monstigen verkar också vara en skrivbordsprodukt, då vi försökte få till det men det föll på buller och mycket dåliga markförhållanden på den tiden. När jag ser ert förslag undrar jag om planarkitekten verkligen tagit del av hur verkligheten ser ut.

Jag som levt i området och varit oerhört mycket i aktuell terräng har svårt att se att man utnyttjat terrängen speciellt bra.

Kommentar: Kommunens målsättning har varit att placera infarten till Granithöjden så långt söderut som möjligt där det går sett till terräng och naturvärden. En infartsväg norr om den föreslagna rondellen via Annedalsvägen ger en längre körväg än vad kommunen anser är önskvärt för områdets koppling till resten av staden.

En infart i läget vid Kebalvägen var ett alternativ som undersöktes (alternativ 4 i vägutredningen), resulterar i stora släntutfall eller djupa schakt i berget beroende på om lutningen görs flack eller brant. Dessa problem uppstår framför allt i den delen då vägen ska ledas från dalgången till platån ovan. För att få till en flackare lutning på vägen behöver den dras cirka 250 meter in längs dalgången, vilken inte är lämpligt ur ett naturvärdesperspektiv.

Till samrådet ska en bullerutredning som visar konsekvenserna förslaget innebär för grannfastigheterna i området, som underlag till beslut om vilka anpassningar av förslaget eller andra åtgärder som behövs. Kommunens bedömningar kommer att utgå från de kriterier som finns för bostäder vid detaljplanering.

19. Gemensamhetsanläggning 1

Annedalsvägen påverkas i hög grad av Granithöjden, då Backekas medlemmar tillsammans äger 47 % av Snälens samfällighetsförenings andelar, som ansvarar för vägen. Av dessa står fem åretruntfastigheter i Backekas för 31 % av andelarna, vilket redan idag utgör en orimligt hög och betungande belastning för ett fåtal hushåll. Med en utveckling av Granithöjden riskerar situationen att bli ohållbar.

Vi vill understryka att det finns en detaljplan från 1993 som anger att vägen ska gå längsmed och inom det planerade området för Granithöjden. Mot bakgrund av detta har vägföreningen hittills endast hållit Annedalsvägen i farbart skick, i väntan på en kommunal lösning. Vägen är därför idag i behov av omfattande upprustning.

Redan idag nyttjas Annedalsvägen av många som tar bilen till området för rekreation, exempelvis för hundrastning, bär- och svamplockning och annat friluftsliv. Med en utbyggnad av Granithöjden kommer denna typ av trafik och slitage att öka ytterligare.

Mot denna bakgrund anser Backekas samfällighetsförening att kommunen bör bygga en ny väg enligt detaljplanen från 1993, för att säkerställa en hållbar och rättvis lösning i samband med utvecklingen av Granithöjden.

Kommentar: Det finns ingen planlagd eller beslutad väg med kommunalt huvudmannaskap enligt detaljplanen från 1993 eller någon annan sådan beslutad väg till Mällby kyrkogård. Detaljplanen från 1993 omfattar endast själva kyrkogården, och vad som sägs om vägar i den är en redovisning av de planeringsidéer som fanns vid det tillfället.

Det har funnits olika förslag på hur områdena kring Mällby kan bebyggas i kommunens översiktliga planering. Dessa idéer har förändrats med tiden utifrån olika projekt och ändrad lagstiftning. Utifrån hur Granithöjden har utformats behöver inte Annedalsvägen användas och vägen påverkas inte av förslaget.

Den myndighet som ansvarar för att bestämma fördelningen mellan de parter som deltar i en vägförening är Lantmäteriet. Om det, till exempel, är en orättvist stor del som belastar några enskilda jämfört med hur andra deltagare i föreningen använder vägen, kan Lantmäteriet besluta om ändrade andelstal.

Att det förekommer trafik på vägen som inte enbart är de boendes är inte tillräckligt för att en väg ska vara aktuell för kommunalt huvudmannaskap. Huruvida en väg kan vara aktuell för kommunal förvaltning beror på omständigheter som trafikmängd, läge och funktioner som nås med den. I Strömstads kommun finns det många enskilda vägar med långt högre trafikmängd än Annedalsvägen, till exempel till de större badplatserna.

För att förenkla för vägföreningen ska kommunen undersöka möjligheterna till att erbjuda en påkoppling för Annedalsvägen i ett tidigare läge österut i det fortsatta planarbetet, förutsatt att detta kan uppnås utan att detaljplanen försenas eller fördyras.

20. Gemensamhetsanläggning 2

Vi konstaterar att Annedalsvägen föreslås bevaras i planförslaget, trots att kommunen tidigare beslutat att en ny väg ska anläggas enligt detaljplan från 1993. Detta beslut utgör fortfarande en relevant och genomförbar lösning, som nu riskerar att åsidosättas.

Vi vill lyfta följande:

1. Vägsträckningen enligt detaljplan 1993 går igenom området för Granithöjden och kan därför inte bortses från eller ignoreras i den pågående planprocessen. Det är ett ansvar för kommunen att samordna och genomföra gällande planbeslut.
2. Den föreslagna vägsträckningen innebär även ekonomiska fördelar. Den är samordnad med andra detaljplaner i området och minskar behovet av dubbel infrastruktur.
3. Cirka 1995 grävdes en avloppsledning ner i området, med syfte att anpassa vägen enligt 1993 års plan. Denna ledning är strategiskt placerad för att vara servicevänlig även när vägen byggs. Att avstå från vägbygget försvårar tillgången till ledningen och leder till onödiga framtida kostnader.
4. Annedalsvägen har underhållits av samfälligheten som en tillfällig lösning, i väntan på att kommunen skulle genomföra den väg som redan är beslutad. Det strider istället mot kommunens tidigare planer och löften att behålla Annedalsvägen i sin nuvarande form.
5. Dessutom kan inte uteslutas att Mällby begravningsplats utvecklas i framtiden. Det ställer ytterligare krav på en modern, funktionell och korrekt planerad trafiklösning – något som den äldre Annedalsvägen inte uppfyller. Vägförbindelsen måste kunna bära framtida trafikvolym, även för samhällsservice, anhöriga och transporter.

Sammanfattningsvis yrkar vi på att:

- Vägsträckningen enligt detaljplan 1993 genomförs som en del av planeringen för Granithöjden,
- Annedalsvägen avvecklas och samfälligheten befrias från fortsatt ansvar för vägen,
- Kommunen tar hänsyn till redan befintlig infrastruktur, inklusive avloppsledningen,
- Och att framtida behov, inklusive eventuell utveckling av Mällby begravningsplats, beaktas i beslutet.

Vi ser fram mot att kommunen fullföljer sitt tidigare planbestlut och säkerställer en långsiktigt hållbar och rättvis lösning för området.

Kommentar: Det finns ingen planlagd eller beslutad väg med kommunalt huvudmannaskap enligt detaljplanen från 1993 eller någon annan sådan beslutad väg till Mällby kyrkogård. Detaljplanen från 1993 omfattar endast själva kyrkogården, och vad som sägs om vägar i den är en redovisning av de planeringsidéer som fanns vid det tillfället.

Det har funnits olika förslag på hur områdena kring Mällby kan bebyggas i kommunens översiktliga planering. När detaljplanen för Mällby kyrkogård togs fram var tanken att bostäder skulle byggas på åkermarken kring Annedalsvägen, vilket var motivet till uttalandet om att en ny väg var tänkt att byggas i framtiden. Endast Mällby kyrkogårds placering är inte ett tillräckligt starkt skäl för ett kommunalt huvudmannaskap och detta är en av anledningarna till att vägföreningen ursprungligen bildades.

Utifrån hur Granithöjden har utformats behöver inte Annedalsvägen användas och vägen påverkas inte av förslaget. Målsättningen vid utformningen av förslaget har varit att placera infarten till Granithöjden så långt söderut som möjligt med en kort körsträcka till bostäderna i området. Detta tillgodoses inte av en infart i Annedalsvägens läge. För avloppsledningarna många exempel där de inte går i vägar och ledningarna i området är inte svåra att underhålla.

Om Mällby kyrkogård utvecklas i framtiden och belastar Annedalsvägen mer kan det vara ett skäl att se över fördelningen av föreningens andelstal. Lantmäteriet är den myndighet som ansvarar för dessa beslut och kan ändra andelstalen om fördelningen inte är rättvis. Om utvecklingen blir så omfattande att kyrkan önskar ett kommunalt huvudmannaskap bör en förfrågan skickas in till kommunen med en redovisning av utvecklingsplanerna.

För att förenkla för vägföreningen ska kommunen undersöka möjligheterna till att erbjuda en påkoppling för Annedalsvägen i ett tidigare läge österut i det fortsatta planarbetet, förutsatt att detta kan uppnås utan att detaljplanen försenas eller fördyras.

21. Privatperson 1

Granithöjden är gårdagens stadsbyggande

Strömstad planerar en ny stadsdel, Granithöjden, med upp till 600 bostäder på känslig hällmark strax utanför centrum. Kommunen beskriver det som en möjlighet att möta bostadsbehovet. Men sett genom den senaste forskningen om hållbar stadsutveckling blir det tydligt att Granithöjden är ett steg i fel riktning. Det är inte framtidens hållbara stad som planeras – utan en lösning som riskerar att försvaga Strömstads långsiktiga utveckling.

Stadskvalitet innebär att stärka stadskärnan

Forskning visar att attraktiva och hållbara städer kännetecknas av tillgänglighet och närhet till handel och service, blandning av bostäder och arbetsplatser, tillgång på grönytor och parker samt närhet till vatten.

När människor bor nära service, handel och kultur ökar stadslivet. Gator blir tryggare, restauranger får fler gäster, butiker fler kunder, och det lokala marknadsunderlaget växer. Det är just så små städer som Strömstad kan skapa en långsiktigt hållbar utveckling: genom att förtäta där centrum redan finns.

Granithöjden ligger långt från stadskärnan, i en otillgängligt i kuperad terräng som för att kunna bebyggas, kräver stora sprängningar och stora investeringar i nya vägar och infrastruktur. Denna för skattebetalarna mycket kostsamma investering kommer ytterst få till gagn och innebär samtidigt en stor negativ inverkan på orörd och värdefull naturmark. Området kommer dessutom bidra till ett ökat bilberoende och skapar inga mervärden för varken Strömstads stadsmiljöer eller handel.

Agenda 2030 blir tomma ord

Sverige har förbundit sig att leva upp till de globala hållbarhetsmålen. Flera av dessa är direkt relevanta för Strömstads stadsutveckling – men Granithöjden går tvärs emot dem.

- Mål 11 – Hållbara städer och samhällen: i stället för att stärka centrum och förtäta byggs en ny, avlägset placerad och bilberoende stadsdel.
- Mål 13 – Bekämpa klimatförändringarna: naturmark omvandlas till hårdgjorda ytor och i stället för att minska transportbehoven ökar de
- Mål 15 – Ekosystem och biologisk mångfald: i stället för att bevara värdefull naturmark för att bibehålla och stärka ekosystem och biologisk mångfald samt utveckla natur som en resurs för invånarnas hälsa och attraktionskraft, exploateras den bort.

Hur ska Strömstad kunna tala om hållbar utveckling om man inte klarar av att leva upp till grundnivån i Agenda 2030?

En avgörande del av den lokala ekonomin i en småstad som Strömstad är handeln, restaurangerna, kaféerna och serviceföretagen. De lever på att det finns ett attraktivt och levande stadsliv i stadskärnan.

Hållbar stadsbyggnad som ger mervärden

En hållbar stadsutveckling är en utveckling som prioriterar att Strömstads handel, service och arbetsplatser ska kunna leva i framtiden och bidrar till att minska bilberoendet.

Det finns flera förslag där nya bostäder i stället byggs i ett befintligt sammanhang i stadskärnan vilket i stället skulle stärka det lokala marknadsunderlaget. Ur en ekonomisk synvinkel skulle då befintlig infrastruktur så som gator och parkeringsanläggningar kunna samutnyttjas, vilket besparar kommunen både anläggnings- och driftkostnader. Den bebyggelse som tillskapas bidrar inte bara med fler bostäder utan har också potential att skapa mervärden i form av attraktivare och tryggare stadsmiljöer längs Strömstads olika befintliga stråk, skapa nya attraktiva mötesplatser och samtidigt öka kundunderlaget till den lokala handeln och servicen.



Bildtext: VästArkitekters förslag på utveckling av Skeppsbroplatsen med bostäder, butiker, serveringar samt stor park, strandpromenad och gästhamn. Bostäder och park byggs ovanpå bevarad parkering som kan samutnyttjas.



Bildtext: VästArkitekters förslag på utveckling längs med södra fasaden av Strömstads shoppingcenter som då omvandlas från baksida till attraktiva, södervända bostäder vilka bidrar till ett tryggare och mer aktivt rekreationsstråk längs med Strömsvattnet. Befintligt parkeringshus kan samnyttjas med de tillkommande bostäderna.

Framtidens Strömstad kan bättre

Kommunen har alla möjligheter att tänka om:

- Förtäta i stadskärnan så att nya bostäder stärker centrum och handelns underlag och befintliga naturområden kan bevaras
- Bevara och utveckla grönstrukturen för rekreation och attraktionskraft.
- Prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför nya bilvägar.

Med en sådan strategi kan Strömstad bygga för att skapa hållbara mervärden för staden, som stärker stadslivet och det lokala näringslivet, vilket i sin tur är en avgörande del av Strömstads attraktionskraft.

Granithöjden är stadsutveckling i fel riktning. Det går i motsatt riktning mot de globala hållbarhetsmålen, det skapar inga mervärden – varken ekonomiska eller sociala, för Strömstads invånare och näringsidkare, det ökar bilberoendet och bebygger värdefull natur- och rekreationsmark. 600 bostäder på fel plats tar bort resurser från det som är Strömstads största tillgång: en levande, attraktiv stadskärna med handel, kultur och service.

Strömstad har möjligheten att skapa fler bostäder i attraktiva och efterfrågade lägen som samtidigt skapar mervärden för en levande, attraktiv och hållbar stad och stadsutveckling.

Kommentar: En bra stad är till för många olika sorters människor i olika skeden av livet. Kommunen har flera utvecklingsområden, inklusive både Granithöjden och Canningområdet, som tillsammans är tänkta att tillgodose stadens behov av utveckling.

En av de största fördelarna med Granithöjden är att det kan erbjuda radhus och villor för familjer som inte är utrymmeseffektiva att bygga i stadskärnan. Granithöjden innehåller utöver radhus och villor också flerbostadshus, eftersom kommunens anser att den blandade bebyggelsen är bra för att olika typer av människor ska mötas i samma miljö. Avståndet mellan Granithöjden och resten av staden är inte långt: de närmaste andra områdena finns på motsatt sida om Ringvägen, det är cirka 1–2 km till Oslovägen och gymnasiet och cirka 2,5 km till stadskärnan.

En förtätning av stadskärnan är också bra, men den ska då ske på ett sätt som tillvaratar på kvalitéer som välutformade parker och torg, havsutsikt och ljus i nya och befintliga bostäder. Trots den befintliga infrastrukturen kan byggnation i stadskärnan vara dyrt – Canningområdet har till exempel visat sig vara tyngt av kostnader för sanering och kajbyggnation. Granithöjden är som jämförelse ekonomiskt starkt med enkel grundläggning på berg, och med rätt placerade vägar och bebyggelseområden kan den nuvarande topografin till största delen behållas.

Ett hållbart byggande är att växa på bäst sätt ur ett helhetsperspektiv. Strömstads kommun har under lång tid arbetat med en bred översiktlig planering för att identifiera utvecklingsområden och viktiga områden för natur och friluftsliv. Granithöjden är det största utvecklingsområdet i den kommunala översiktsplanen som har en återhållsam reglering av landskapet. Området har pekats ut med tankar om korta reslängder och bekämpande av klimatförändringar i åtanke just eftersom avståndet till staden är kort.

Hänsynen till naturvärden är också av stor betydelse för kommunen. Ett omfattande planeringsunderlag har tagits fram för att anpassa förslaget till befintliga naturvärden, och kommunen har arbetat förberedande i många år kring Granithöjden för att stärka upp den och säkerställa att dess mer strukturella ekologiska funktioner bibehålls även vid en byggnation av området.

22. Privatperson 2

Planen om byggnation på Granithöjden borde läggas ner. Det strider mot sunt förnuft att ta natur i anspråk när det finns central mark att bygga på.

Som Privatperson 1 påpekade i sin insändare i Strömstads Tidning lördag 6 september finns dessutom en rad sakliga argument för att inte bygga på Granithöjden – eller liknande platser. Slutsatsen är tydlig: planen går emot både sunt förnuft, modern forskning om stadsutveckling och de globala hållbarhetsmålen. Samtidigt har Strömstads kommun haft begränsad framgång med att skapa nya arbetstillfällen. Därför måste två grundläggande frågor besvaras innan man bygger vidare:

- Behövs det verkligen 600 nya bostäder i Strömstad?
- Var ska de som flyttar in arbeta?

Det är hög tid att kommunen börjar tänka i helheter – och inte minst lyssna på oss som faktiskt bor här.

Kommentar: Strömstad är en kommun som har vuxit mycket under de senaste 30–35 åren och som har goda möjligheter att fortsätta att göra det. Att kommunen växer ökar skattebasen och gör det enklare för kommunen att erbjuda bra samhällsservice de invånare som redan bor här.

Strömstads kommun har typiskt sett haft ett inflyttningsstryck som har begränsats av bristen på bostäder. Det kan framför allt märkas genom att nya bostäder snabbt har fyllts upp då de har blivit tillgängliga. Avsikten med Granithöjden är att det ska vara kommunens stora bostadsresurs den närmaste tiden. Utbyggnad och efterfrågan är här sammanlänkade – om efterfrågan är stor kan området byggas ut under kort tid, om den är svagare kan utbyggningstiden göras längre.

Strömstads kommun har en bred och växande arbetsmarknad sett till kommunens storlek. Förutom de stora branscherna som finns nu – bland annat handel, turism och tull- och färjeverksamhet – finns pågående projekt med satsningar på bland annat vindkraftstillverkning, datacenter och IT. Utvecklingen av befintliga och nya branscher genererar arbetsplatser som kan locka nya invånare till kommunen och bostadsförsörjningen behöver i detta scenario följa med.

Kvarstående synpunkter

Ett flertal personer har framfört synpunkter under programsamrådet som, enligt kommunens bedömning, helt eller delvis inte har tillgodosetts. Kommunen bedömer att dessa personer har rätt att överklaga vid ett antagande av detaljplanen och är listade i den ursprungliga redogörelsen. Dessa namn finns inte med i denna digitala version på grund av gällande rätt för publicering av personuppgifter på internet.

Denna handling har hanterats digitalt och saknar därför underskrift.